VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 142)
z dnia 9 maja 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 142)

9 maja 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 1098),

– informacja Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o stanie bezpieczeństwa w sektorze transportu kolejowego oraz o stanie realizacji inwestycji infrastrukturalnych przez spółki Grupy PKP,

– rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli: funkcjonowania ratownictwa technicznego i ochrony przeciwpożarowej na kolei oraz inwestycji infrastrukturalnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz **Andrzej Massel** podsekretarz stanu w tym resorcie wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Dyl** prezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Stanisław Jarosz** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Andrzej Pawłowski** wiceprezes zarządu, dyrektor ds. eksploatacji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., **Ireneusz Troszczyński** dyrektor biura „Przewozy Regionalne" sp. z o.o., **Józef Syc** ekspert w Biurze Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych, **Adrian Furgalski** dyrektor w Zespole Doradców Gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jakub Krowiranda, Jolanta Misiak, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Michał Baranowski**, **Radosław Radosławski** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie ma uwag, dziękuję bardzo. Witam wszystkich bardzo serdecznie na dzisiejszym posiedzeniu. Bardzo serdecznie witam pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza i wszystkich naszych gości reprezentujących spółki Grupy PKP, a przede wszystkim spółki Polskie Linie Kolejowe, przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli i strony społecznej.

W pierwszym punkcie porządku mamy pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym – druk nr 1098. Na prośbę pana posła Leszka Aleksandrzaka zmieniliśmy porządek. Poprosimy panią poseł Krystynę Łybacką o przedstawienie projektu, proszę bardzo.

Poseł Krystyna Łybacka (SLD) – spoza składu Komisji:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Po pierwsze – bardzo przepraszam sekretariat i wszystkich członków Komisji za moją nieobecność na posiedzeniu Komisji we wtorek spowodowaną całkowicie moją własną winą.

Przechodzę do przedmiotowego projektu. W aktualnym stanie prawnym mamy wymóg, aby młodzież do piętnastego roku życia poruszająca się o zmroku po terenie niezabudowanym, używała elementów odblaskowych. Takiego wymogu nie ma wobec

osób dorosłych. Przypominam – chodzi tylko o teren, na którym nie ma wydzielonych pasów dla pieszych i poza terenem zabudowanym.

Projekt proponuje, aby podobne rozwiązania wprowadzić wobec każdego pieszego poruszającego się po drodze bez wyłączonego pasa dla pieszych.

Dlaczego? Mamy tylko dane za rok 2011. Najechanie na pieszego stanowiło prawie 11 tysięcy wypadków, dokładnie 10936 wypadków, co stanowiło 27,3% ogółu. W ich wyniku zginęły 13394 osoby. Co trzecia osoba, która zginęła w roku 2011 na drodze, zginęła w takich okolicznościach. Natomiast osoby piesze spowodowały 4377 wypadków, w których zginęły 754 osoby.

I jeszcze jeden fakt. W zetknięciu pojazdu z pieszym ginie co dziewiąta osoba a po zmroku – co czwarta. I to jest główny powód przedłożenia projektu, o którego uchwalenie bardzo proszę Wysoką Komisję. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozpoczynamy dyskusję w trakcie pierwszego czytania. Proszę bardzo. Czy ktoś z pań lub panów posłów chciałby zabrać głos?

Poseł Krystyna Łybacka (SLD) – spoza składu Komisji:

Może pan minister?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Spokojnie. Wiem, że rząd aktywnie włączył się w tworzenie projektu, za co w tej chwili już dziękuję panu ministrowi. Panie ministrze, proszę o zwięzłą wypowiedź.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Oczywiście, to jest dobra inicjatywa, jak każde działanie idące w kierunku ochrony szczególnie niechronionych użytkowników dróg. Ci, co siedzą w samochodach, obudowani metalowymi karoseriami, na pewno zawsze lepiej dadzą sobie radę w bezpośrednim kontakcie z pieszym. Natomiast ci ostatni zawsze wychodzą z takich wypadków najbardziej poszkodowani.

Oczywiście, jesteśmy za projektem. Chciałbym wzniecić dyskusję o jednym aspekcie, o którym wspomniała pani poseł wnioskodawca projektu. Chodzi o sankcje. Czy na początek miałoby być oczekiwanie dobrych praktyk, czy od razu założyć sposób karania? Czy będziemy mieli długie *vacatio legis* na przykład w oczekiwaniu, że dopiero za trzy czy cztery lata będziemy karać za tego rodzaju nieprzestrzeganie prawa? Problemem cywilizacyjnym jest oczekiwanie od starszej pani, mającej ponad 70 lat i która porusza się poboczem drogi, że nałoży na siebie kamizelkę odblaskową. Chciałbym, żebyśmy się nachylili nad tym problemem.

Powiem szczerze, że nie bardzo wiem, jak mam się odnieść do tej kwestii, bo mieści mi się w głowie i jedno i drugie rozwiązanie, czyli dobre praktyki, a także, że ludzie wiedzą, że jest takie prawo i zaczną do niego się dostosowywać. Trochę nie chce mi się wierzyć w to, żeby było w porządku wobec ludzi, szczególnie tych z biedniejszych terenów, żeby nagle narzucić im obowiązek używania elementów odblaskowych i zacząć ich karać mandatami. Byłoby to trochę nie w porządku wobec tych ludzi.

W związku z tym myślę, iż byłoby dobrze, abyśmy się pochylili tylko nad tym jednym elementem projektu, bo reszcie proponowanych rozwiązań można tylko przyklasnąć.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Józef Racki, proszę bardzo.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący. Zdaje mi się, że każdy kierowca używający swojego czy innego samochodu, szczególnie podczas jazdy po zmierzchu, natknął się na osoby piesze, które idą jezdnią lub poboczem drogi. Podczas kierowania pojazdem jest taki moment, w którym tych osób prawie nie widać, są prawie niewidoczne, ponieważ nie mają na sobie żadnych elementów odblaskowych, nie są oznakowani.

Dlatego uważam, że inicjatywa jest słuszna i proponowałbym, aby po wyczerpaniu debaty przystąpić do pierwszego czytania projektu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Już jesteśmy w trakcie pierwszego czytania projektu ustawy. Rozumiem, że panu przewodniczącemu Rackiemu chodziło o przejście do szczegółowej analizy projektu.

Poseł Józef Racki (PSL):

Oczywiście.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze. Mamy wniosek o przejście do szczegółowej analizy projektu. Pan poseł Bogdan Rzońca, proszę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, mam pytanie do wnioskodawcy. Czy nie może tak się zdarzyć, że jak przyjmiemy ustawę czy projekt ustawy, będą dosyć duże koszty społeczne zawartych tam rozwiązań? Czy nie będzie to kolejne pole do karania mandatami ludzi, którzy nie będą uzbrojeni w odblaski czy innego rodzaju elementy odblaskowe czy światełka. I będzie to tylko pretekst do karania.

Załóżmy taką oto sytuację. Psuje mi się samochód w szczerym polu, wysiadam z niego, idę skrajem drogi a nie mam na sobie żadnego odblasku. I wtedy właśnie nadjeżdża policja itd., itd. Prosiłbym panią profesor o pozytywne wyjaśnienie tej kwestii. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, czy jeszcze ktoś jest zainteresowany wypowiedzią, bo dyskusja chyba się kończy? Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Krystyna Łybacka (SLD) – spoza składu Komisji:

Bardzo dziękuję za wszystkie uwagi. Bardzo dziękuję panu ministrowi za taką postawę, dziękuję panom posłom.

Odpowiadam na pytanie pana ministra. Oczywiście, że chodzi o dobre praktyki. Od razu odpowiem również panu posłowi Rzońcy. Projekt nie przewiduje kar za nieposiadanie elementów odblaskowych w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu. Podobnie jest w obecnie obowiązującej ustawie w stosunku do młodzieży do 15. roku życia. W przypadku naszego projektu nie chodzi o kamizelkę odblaskową, wystarczy pasek odblaskowy, wystarczy jeden element odblaskowy. Dla osoby chcącej zaopatrzyć się w taki element nie są to koszty przekraczające możliwości zapewne 99% Polaków. Opaska odblaskowa kosztuje około 2 złotych. To po pierwsze.

Po drugie – wszystkie opinie, które ten projekt posiada, a więc Prokuratora Generalnego, Sądu Najwyższego i Biura Analiz Sejmowych, wskazują na brak uwag. Nie widzę zagrożenia właśnie dlatego, że jest to jedynie rozszerzenie stosowanej do tej pory zasady wobec dzieci do 15. roku. Równocześnie prowadzona będzie bardzo szeroko zakrojona kampania społeczna, żeby uchronić pieszych od wypadków a z kierowców zdjąć świadomość, że zabili na drodze niewidocznego dla nich przechodnia. Mówił o tym pan poseł Racki.

Nie proponuję żadnych konsekwencji z powodu nieposiadania elementów odblaskowych przez osoby poruszające się po drodze po zmierzchu. Nie proponuję żadnego karania mandatami. Nie. Tylko dobra praktyka.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. W trakcie pierwszego czytania został zgłoszony wniosek o przejście do szczegółowej analizy projektu ustawy. Czy ktoś z państwa zgłasza sprzeciw wobec tej propozycji? Nie ma sprzeciwu, dziękuję bardzo.

Zakończyliśmy pierwsze czytanie projektu i przechodzimy do szczegółowej analizy. Rozumiem również, że nie został zgłoszony wniosek o wysłuchanie publiczne? Nie został.

Czy ktoś ma uwagi do tytułu projektu ustawy? Proszę, panie mecenasie.

Legislator w Biurze Legislacyjnym Kancelarii Sejmu Radosław Radosławski:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Nie mamy uwag do samego tytułu, chcielibyśmy jednak zabrać głos w sprawie ewentualnego poniesienia konsekwencji o charakterze karnym za niedostosowanie się do przepisów rozpatrywanego projektu ustawy. Aczkolwiek projekt nie przewiduje żadnej sankcji i nie zawiera żadnego przepisu karnego, to jednak

wydaje się, że takie zachowanie i tak będzie podlegało karaniu na podstawie artykułu 97 Kodeksu wykroczeń. Kodeks ten jest na tyle obszerny, że w zasadzie obejmuje wszystkie możliwe przypadki złamania przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Zacytuję w całości ten przepis: „Uczestnik ruchu lub inna osoba znajdująca się na drodze publicznej w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu, a także właściciel lub posiadacz pojazdu, który wykracza przeciwko innym przepisom ustawy Prawo o ruchu drogowym lub przepisom wydanym na ich podstawie, podlega karze grzywny do 3 tysiąca złotych albo karze nagany". Czyli możliwe jest zastosowanie nagany a więc kary najmniej dotkliwej.

Przy takim brzmieniu artykułu 97 Kodeksu wykroczeń, przepis jest często stosowany do różnych sytuacji i do różnych złamań przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Wydaje się, że będzie mógł także znaleźć zastosowanie w stosunku do przepisów dodanych tym projektem ustawy. Tyle gwoli wyjaśnienia kwestii podniesionej w dyskusji.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że problem wyniknie również podczas dalszej analizy projektu. Czy tak?

Legislator Radosław Radosławski:

Tak, ale dodany przepis sam w sobie w żaden sposób nie wpływa na treść projektu. Była to tylko informacja, którą chcieliśmy przekazać Komisji, aby ta miała jasność co do ewentualnych skutków nowego przepisu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Wyjaśnię jak prawo działało do tej pory. Zdarzają się sytuacje, że dzieciaki do 15. roku życia chodzą po szosie bez kamizelek odblaskowych i nie są za to karane. Ryzykowne jest odwoływanie się do zdrowego rozsądku egzekwujących prawo, ale w tym przypadku bym zaryzykował. Praktyka obecna jest taka, że raczej jest to pouczenie lub zwrócenie uwagi. Proszę zauważyć, że tej kary nie ma w taryfikatorze.

Przepis ten nie może funkcjonować od dzisiaj, to znaczy, że nie ma linijki wyznaczającej granice zdrowego rozsądku. W związku z tym żaden ze stróżów prawa nie ryzykuje, aby „przywalić" komuś mandat za 100, 200 czy 300 złotych, bo teoretycznie taki pomysł może mu przyjść do głowy. Natomiast życie, jak na razie, się przed tym broni.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Możemy być spokojni, bo nie chodzi o kompetencje Inspekcji Transportu Drogowego. Rozumiem, że nie ma sprzeciwu; przyjmujemy tytuł ustawy. Dziękuję bardzo, tytuł został przyjęty bez sprzeciwu.

Art. 1. Panie mecenasie; proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym Kancelarii Sejmu Michał Baranowski:

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Jedna uwaga redakcyjna do samego wprowadzenia. Sugeruję, żeby uzupełnić je w następujący sposób: „W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wprowadza się następujące zmiany:". Taki jest prawidłowy zapis legislacyjny a więc nie będzie wymagane zgłoszenie poprawki.

Natomiast jeśli chodzi o art. 1, to Biuro Legislacyjne zgłasza pewne uwagi. Najpierw przepis pod lit. a). Chcielibyśmy zaznaczyć, że dodawany ust. 4a dotyczy art. 11, który mieści się w rozdziale 2 działu 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, zatytułowanym „Ruch pieszych".

Biorąc pod uwagę treść tego przepisu oraz fragment uzasadnienia, które mówi, że projekt generalnie dotyczy pieszych, sugerowalibyśmy, aby zamiast zapisu „Osoby poruszające się po drodze po zmierzchu poza obszarem zabudowanym" pojawił się zapis „Piesi poruszający się po zmierzchu poza obszarem zabudowanym". Oczywiście, konsekwencją jest zmiana liczby pojedynczej na mnogą, ale to jest już kwestia wtórna.

Sugerowalibyśmy także wziąć pod uwagę, że także przepis dotyczący osób zdefiniowanych jako piesze, powinien się taką terminologią posługiwać. Prosilibyśmy stronę rządową o ustosunkowanie się do naszych uwag. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Panie ministrze, czy zgadza się pan z sugestiami Biura Legislacyjnego?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:
Zdaje się, że mówimy o elegancji stanowienia prawa a nie o skutkach.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Rozumiem, że pan minister akceptuje propozycje Biura Legislacyjnego.

Legislator Michał Baranowski:
Jeżeli Wysoka Komisja przychyli się do naszej uwagi, to mamy przygotowaną pisemną wersję art. 1. Wymaga to jednak poprawki zgłoszonej na piśmie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Panie mecenasie, prezydium Komisji przejmuje propozycję Biura Legislacyjnego dotyczącą przepisu w ust. 4a) w art. 1. Panie mecenasie, prosilibyśmy jednak o odczytanie pełnego brzmienia zmienianego przepisu w ust. 4a, a później przeszlibyśmy do zmiany 2 w art. 1. Czy mógłby pan odczytać nowe brzmienie ust. 4a?

Legislator Michał Baranowski:
Oczywiście.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Proszę dostarczyć prezydium treść proponowanego przepisu a my go podpiszemy. Proszę.

Legislator Michał Baranowski:
Przepis zmiany 1 brzmiałby następująco: „w art. 1 w pkt 1 lit. a dodaje się ust. 4a w brzmieniu: „Pieszy poruszający się po drodze po zmierzchu poza obszarem zabudowanym jest zobowiązany używać elementów odblaskowych w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu, chyba że porusza się po drodze przeznaczonej wyłącznie dla pieszych lub po chodniku”.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Dziękuję bardzo. Czy Biuro ma uwagi do pkt b? Chodzi ciągle o zmianę 1.

Legislator Michał Baranowski:
Mamy uwagę do przepisu pod literą b.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Bardzo proszę.

Legislator Michał Baranowski:
Chodzi o wyłączenie przepisów ust. 1-4a, których nie stosuje się w strefie zamieszkania. W systematyce ustawy strefa zamieszkania, zdaniem Biura Legislacyjnego, jest generalnie związana z obszarem zabudowanym. Jeżeli zatem osoby poruszające się po zmierzchu poza obszarem zabudowanym miałyby używać elementów odblaskowych, to naszym zdaniem, wyłączenie zawarte w przepisie pod lit. b jest niepotrzebne. Sugerowalibyśmy pozostawienie brzmienia obecnego, czyli „Przepisów ust. 1 do 4 nie stosuje się w strefie zamieszkania”. Tam są już określone inne obowiązki.

Konsekwencją naszych uwag jest sugestia skreślenia lit. b w zmianie 1. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

Poseł Krystyna Łybacka (SLD) – spoza składu Komisji:
Jeśli chodzi o uwagi Biura Legislacyjnego odnośnie lit. 1 w zmianie 1, to rozumiem, że zwycięża legacja prawna, żeby dwa razy nie powtarzać wyrazu „pieszy”. U mnie zwyciężyła legacja językowa, panie mecenasie. Rozumiem, że legacja prawna tego wymaga.

Co do drugiej kwestii – konsultowałam ją i nie wiem, czy można dokładnie utożsamić obszar zabudowany ze strefą zamieszkania. Ale nie wypowiadam się w tej kwestii, nie jestem specjalistą.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Proszę, panie mecenasie.

Legislator Michał Baranowski:

Prosilibyśmy stronę rządową o wsparcie naszej analizy. Jeżeli zmiana będzie potrzebna z punktu widzenia legislacyjnego, należałoby ją utrzymać. Wydaje się, że praktycznie rzecz biorąc, przepis dodawanego ust. 4a nie będzie generalnie stosowany w strefie zamieszkania. Jeżeli jest to obowiązek dotyczący poruszania się poza obszarem zabudowanym, czyli poza oznaczającymi go znakami, trudno aby nagle znalazła się tam strefa zamieszkania. Ale to już jest pytanie do strony rządowej.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję, panie mecenasie. Jeżeli chodzi o propozycję dotyczącą nowej redakcji lit. a w zmianie 1 – czy ktoś z pań i panów posłów wyraża sprzeciw wobec jej zaakceptowania i przyjęcia? Nie ma sprzeciwu, dziękuję bardzo.

Czy ktoś z pań i panów posłów przejmuje propozycje Biura Legislacyjnego wykreślenia lit. b? Nie ma takiej woli. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia całej zmiany 1 w wersji przedstawionej przez pana mecenasa? Nie ma sprzeciwu, zmiana 1 zostaje przyjęta.

Zmiana 2, proszę bardzo. Proszę, panie mecenasie.

Legislator Michał Baranowski:

Tylko drobna zmiana redakcyjna do zmiany a). Chodzi o szyk wyrazów. Proponujemy „uchyla się ust. 2”.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy pani poseł nie ma uwag?

Poseł Krystyna Łybacka (SLD) – spoza składu Komisji:

Nie mam. Wierzę legislatorom.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy pan minister też nie ma uwag?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Nie mamy uwag.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia zmiany 2 w wersji przedstawionej przez pana mecenasa? Nie ma sprzeciwu, zmiana 2 zostaje przyjęta.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia całego art. 1 wraz ze zmianami, które zaakceptowaliśmy? Nie ma sprzeciwu. Art. 1 zostaje przyjęty bez sprzeciwu. Dziękuję bardzo.

Art. 2, proszę bardzo. Czy są uwagi? Proszę, panie mecenasie.

Legislator Radosław Radosławski:

Ze względu na głębokość zmiany proponowalibyśmy, aby Wysoka Komisja rozważyła dłuższy okres *vacatio legis*. Obecny 14- dniowy jest okresem minimalnym wymaganym przez konstytucję. Natomiast biorąc pod uwagę przede wszystkim zakres podmiotowy zmian oraz osób, których ona dotknie oraz ewentualną konieczność zapoznania się z nowymi przepisami, wydaje się, że w tym przypadku okres 14 dni będzie niewystarczający.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Propozycja jest następująca: „Ustawa wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia”. Proszę.

Poseł Krystyna Łybacka (SLD) – spoza składu Komisji:

Będzie oczywiście tak, jak zadecyduje Komisja, ale proszę pamiętać, że istotą zmiany jest to, byśmy zdążyli z nią przed zmierzchem jesiennym.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie ministrze, proszę wyrazić opinię rządu.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Żeby był pożytek z ustawy, powinna ona funkcjonować już we wrześniu. W związku z tym, że mamy już początek maja i jeszcze w maju zakończymy prace legislacyjne,

to pozostanie jeszcze czerwiec, lipiec i sierpień. Trzy miesiące *vacatio legis* w zupełności wystarczają.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie mecenasie?

Legislator Michał Baranowski:

Jeżeli taka będzie wola Wysokiej Komisji, to wystarczy tylko nanieść odpowiednią korektę i przyjąć poprawkę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

W konsensusie ustaliliśmy trzymiesięczny okres *vacatio legis*. Czy ze strony pań i panów posłów jest sprzeciw, aby art. 2 brzmiał w sposób następujący: „Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia". Nie ma sprzeciwu, art. 2 zostaje przyjęty.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia całego projektu ustawy wraz z naniesionymi poprawkami? Nie ma sprzeciwu, ustawa została przyjęta. Bardzo dziękuję. Proponuję, aby posłem sprawozdawcą był pan przewodniczący Leszek Aleksandrzak. Również nie ma sprzeciwu, nawet pan przewodniczący to akceptuje.

Poprosimy o opinię MSZ do dnia 13 bieżącego miesiąca. Na tym zakończyliśmy procedowanie punktu 1., dziękuję bardzo. Pani poseł?

Poseł Krystyna Łybacka (SLD) – spoza składu Komisji:

Bardzo dziękuję Komisji i panu ministrowi.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękujemy bardzo. Przechodzimy do punktu 2. – informacja Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o stanie bezpieczeństwa w sektorze transportu kolejowego oraz stanie realizacji inwestycji infrastrukturalnych przez spółki Grupy PKP. Witamy pana ministra Andrzeja Massela oraz prezesa Urzędu Transportu Kolejowego pana Krzysztofa Dyla i wszystkich naszych gości. Żegnamy pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza.

Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Massel:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Odpowiadając na potrzebę wyrażoną przez przewodniczącego Komisji, przedstawiliśmy na piśmie informację dotyczącą stanu bezpieczeństwa w sektorze transportu kolejowego. Chciałbym pokrótce przedstawić zasadnicze tezy informacji. Jeśli będzie potrzeba, dodatkowych informacji może udzielić również pan prezes Andrzej Pawłowski z Polskich Linii Kolejowych, odpowiadający za zagadnienia bezpieczeństwa w Grupie PKP. Pewnych informacji może także udzielić prezes Urzędu Transportu Kolejowego, pan Krzysztof Dyl.

Jeżeli chodzi o moje podsumowanie informacji przekazanej państwu na piśmie, to przede wszystkim chciałbym podkreślić, że bezpieczeństwo w sektorze kolejowym jest funkcją kilku podstawowych czynników. Głównie są to czynniki techniczne związane z infrastrukturą kolejową i z taborem kolejowym. Ponadto są to czynniki organizacyjne, związane przede wszystkim ze stanem prawnym, z przepisami, instrukcjami i procedurami stosowanymi przez zarządcę i przez przewoźników. Istotnym czynnikiem mającym wpływ na bezpieczeństwo jest czynnik ludzki związany z kwalifikacjami zawodowymi personelu i sposobem ich nabywania.

Na początek kilka danych statystycznych. Pewne miary bezpieczeństwa wynikają z dyrektywy 2004/49/ WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 2004 roku w sprawie bezpieczeństwa kolei, w której przyjęto sposób klasyfikowania zdarzeń kolejowych. Dzieli się je na incydenty, wypadki kolejowe i poważne wypadki kolejowe. Każde ze zdarzeń ma swoją definicję, którą państwu przedstawiliśmy w naszej pisemnej informacji.

Do zadań organu bezpieczeństwa, w naszym przypadku – Urzędu Transportu Kolejowego, należy monitorowanie stanu bezpieczeństwa na sieci kolejowej. Z raportu przed-

stawionego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego otrzymujemy dane statystyczne o bezpieczeństwie na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Jeżeli chodzi o podstawowe dane statystyczne za 2012 rok, to na liniach kolejowych zarządzanych przez tę spółkę miało miejsce 935 zdarzeń, w tym 1 poważny wypadek, 693 wypadki kolejowe oraz 241 incydentów. Na ogólną liczbę 472 ofiar wypadków na sieci PKP PLK – 272 to ofiary śmiertelne a 200 ciężko ranne. Najliczniejszą grupę ofiar śmiertelnych w 2012 roku stanowiły osoby nieuprawnione do przebywania na terenie kolejowym; były184 takie osoby, a także użytkownicy przejazdów i przejść – 60 osób. Zwracam na to uwagę, bo jest to bardzo istotna sprawa, duża liczba wypadków czy w ogóle zdarzeń kolejowych jest właśnie w tych grupach osób.

Jeżeli chodzi o infrastrukturę kolejową, to również prowadzone są statystyki pokazujące stan infrastruktury. Prowadzi je zarządca infrastruktury kolejowej. Oczywiście, sprawą podstawową jest dostosowywanie prędkości pociągów do stanu infrastruktury i to jest warunek zapewnienia bezpieczeństwa na sieci kolejowej. Niewątpliwie poprawa stanu infrastruktury przekłada się na poprawę bezpieczeństwa, dlatego cały program modernizacyjny i program rewitalizacyjny temu między innymi służą. Poprawie bezpieczeństwa adresowany jest szczególnie program przejazdowy. Jeżeli tak duża liczba zdarzeń kolejowych ma miejsce na przejazdach i przejściach, poprawa ich zabezpieczenia przełoży się na bezpieczeństwo w całym systemie kolejowym.

Podobnie zresztą jest z programem rozjazdowym. Rozjazd kolejowy jest newralgicznym elementem drogi kolejowej i poprawa stanu rozjazdów, nie tylko zresztą w ramach programów modernizacyjnych i rewitalizacyjnych, ale również programu rozjazdowego, do tego się przyczyni.

Równie ważnym jak infrastruktura czynnikiem technicznym, wpływającym na bezpieczeństwo jest stan taboru kolejowego. Poprzez działania związane z modernizacją i odnową taboru kolejowego nasi przewoźnicy kolejowi przyczyniają się też do poprawy bezpieczeństwa. Przedstawiliśmy państwu osobne, zbiorcze podsumowanie projektów taborowych spółki PKP Intercity, obejmujące dwadzieścia składów zespołowych typu ETR 610, ale również modernizację wagonów i zakup nowych, czy też zakup lokomotyw spalinowych do ruchu pasażerskiego, a także modernizację lokomotyw manewrowych. Pokazujemy także program zakupu dwudziestu elektrycznych zespołów trakcyjnych do przewozów pasażerskich na terenie Polski. Biorąc pod uwagę, że spółka PKP Intercity jest stosunkowo niedużą spółką, są to działania o bardzo dużym oddziaływaniu.

Również nasz przewoźnik towarowy prowadzi statystyki związane z bezpieczeństwem przy przewozach wykonywanych przez tego przewoźnika. Statystyki obejmują ogólną liczbę zdarzeń, w tym zdarzenia związane z przewozem towarów niebezpiecznych. Wszystkie te przypadki są przez nas państwu przedstawione.

Istotnym elementem związanym z zapewnieniem bezpieczeństwa jest cała procedura wykonywania analiz stanu bezpieczeństwa a także sporządzenie, a przede wszystkim stosowanie w praktyce, systemu zarządzania bezpieczeństwem. Dotyczy to zarówno zarządcy infrastruktury kolejowej, jak i przewoźników. W naszej informacji przedstawiamy także dane techniczne dotyczące systemów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, takich jak system Samoczynnego Hamowania Pociągu oraz Czuwak Aktywny, są one powszechnie stosowane. Informujemy także o planowanym wyposażeniu lokomotyw PKP Cargo i PKP Intercity S.A. w system ETCS, tj. Europejski System Sterowania Pociągiem. System ten zapewnia realizację sygnalizacji kabinowej i ciągłą kontrolę pracy maszynisty. Powinno to przynieść skokową poprawę bezpieczeństwa.

W naszej informacji zwracamy wreszcie uwagę na działania podjęte przez resort transportu, zarówno „twarde", związane z modernizacją i rewitalizacją infrastruktury, a także z modernizacją i rewitalizacją taboru kolejowego. Informujemy też o działaniach „miękkich" tworzących pakiet bezpieczeństwa dla kolei. Wiąże się to ze wzmocnieniem kompetencji Urzędu Transportu Kolejowego, jak i kontrolami, szkoleniem oraz ujednoliceniem przepisów.

Wysoka Komisja miała wczoraj okazję przyjąć bardzo istotną zmianę w ustawie o transporcie kolejowym związaną właśnie z realizacją pakietu dla kolei. Pakiet obejmuje, jak wspomniałem, także system szkolenia, w tym rozbudowę kompetencji szko-

leniowych poprzez między innymi zakupy symulatorów a także odbudowę szkolnictwa zawodowego. Zwiększy się liczba szkół, które specjalizują się w zawodach kolejowych i kształcą pracowników dla naszych przewoźników i zarządców infrastruktury.

Jeśli ze strony pań i panów posłów będzie potrzeba dodatkowych informacji, to zarówno moja osoba, jak i pan prezes Andrzej Pawłowski jesteśmy do państwa dyspozycji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Chciałem również panie i panów posłów poinformować, że tematyka dzisiejszego posiedzenia Komisji konsumuje wniosek Klubu Parlamentarnego Solidarnej Polski przedstawiony w dniu 16 kwietnia tego roku, aby informacje Prezesa Rady Ministrów na temat bezpieczeństwa w sektorze transportu kolejowego oraz ocena stanu realizacji inwestycji infrastrukturalnych spółek Grupy PKP, były tematem posiedzenia Komisji. Marszałek Sejmu również zwróciła się do nas z prośbą, aby Komisja zdecydowała czy ten temat powinien być przedmiotem debaty na posiedzeniu Sejmu.

Otwieram dyskusję, proszę bardzo. Materiały otrzymaliście państwo na piśmie, myślę więc, że najlepszym sposobem prowadzenia posiedzenia w tym punkcie porządku jest po prostu aktywność pań i panów posłów. Proszę bardzo o zgłoszenia. Pan poseł Bogdan Rzońca, proszę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze, panie przewodniczący, szanowni państwo. Odniosę się do raportu Najwyższej Izby Kontroli dotyczącego inwestycji infrastrukturalnych spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Można zadać pytanie dlaczego jest tak dramatycznie w świetle tego, co znajduje się w raporcie NIK? Z dokumentu wynika bardzo niedobry obraz funkcjonowania kolei. Chcę to uzasadnić w skrócie, bo nie będę się rozgadywał, właśnie w oparciu o ten dokument.

W dalszej części materiału znajduje się pozornie błaha informacja, że należałoby podnieść kwalifikacje pionu technicznego. Domniemam, że chodzi o osoby przygotowujące projekty inwestycyjne dla polskich kolei. Z raportu wynika, że istnieje ogromne zagrożenie utratą środków finansowych z Unii Europejskiej. To będzie bardzo dotkliwa porażka tego rządu, jeśli tak się stanie, że pieniądze unijne nie zostaną wykorzystane w sytuacji, kiedy często słyszymy o wyłączaniu i zamykaniu linii kolejowych.

Najistotniejsze jest to, że w raporcie Najwyższej Izby Kontroli znalazły się takie sformułowania, jak „niegospodarność" w odniesieniu do zadań wykonywanych przez spółkę PKP PLK, nieterminowe przygotowanie projektów inwestycyjnych, działania prowadzone często wbrew…Przepraszam, czy ja komuś nie przeszkadzam?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę kontynuować.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Działania prowadzone często wbrew prawu. NIK wskazuje dalej na niedoskonały, a właściwie niedobry, nadzór właścicielski zarządu Grupy PKP nad spółką PKP Polskie Linie Kolejowe.

Wśród rekomendacji i wniosków pokontrolnych Najwyższa Izba Kontroli dostrzega potrzebę podjęcia stosownych działań przez zarząd PKP PLK, które by skutkowały m.in.

– usprawnieniem procesu przygotowania projektów inwestycyjnych i ich realizacji, w tym dokumentacji przedprojektowej,

– poprawą stopnia absorpcji środków unijnych, zwłaszcza w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko,

– podniesieniem kwalifikacji pracowników pionu inwestycyjnego.

O tej ostatniej sprawie już wspominałem. Moim zdaniem, jest to kluczowa kwestia. Mieliśmy kilka posiedzeń Komisji poświęconych kolei i odnosiliśmy się między innymi do działalności zarządu spółki PKP, do wynagrodzeń, do sposobu kontraktowania umów z zarządem PKP. To jest bardzo nośny temat i dobrze, że zauważony przez Najwyższą Izbę Kontroli.

W raporcie znalazła się również rekomendacja, aby zwiększyć wydatki Funduszu Kolejowego na inwestycje kolejowe. Mam w związku z tym pytanie do pana ministra: jak kształtuje się struktura wydatków z Funduszu Kolejowego? Jak pan minister wytłumaczy zarzut Najwyższej Izby Kontroli, że za mało pieniędzy przeznacza się z tego Funduszu na inwestycje kolejowe?

W raporcie Najwyższej Izby Kontroli wiele miejsca poświęcono słabemu nadzorowi właścicielskiemu ze strony zarządu Grupy PKP nad działalnością spółki PKP PLK. Proszę o wyjaśnienie, jak pan minister widzi tę kwestię. Sprawa ma kluczowe znaczenie, ponieważ spółka odpowiada generalnie za tory, mówiąc w skrócie, za kolejowe inwestycje infrastrukturalne, są poważne zastrzeżenia do funkcjonowania tej spółki.

Najwyższa Izba Kontroli we wnioskach pokontrolnych dostrzega potrzebę aktualizacji „Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015". Chcielibyśmy usłyszeć czy w tym zakresie pan minister ma plany związane z intensyfikacją inwestycji będących jeszcze w toku bądź są jeszcze do zrealizowania? Na razie to tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. W zasadzie w dużym stopniu pan poseł poruszył kwestie, które znajdują się w punkcie 3. dzisiejszego posiedzenia. Myślę, że to nic nie szkodzi. Natomiast co do nadzoru Grupy PKP nad spółką PKP Polskie Linie Kolejowe – myślę, że nieobecność członków zarządu Grupy PKP świadczy o tym, że mają oni pełne zaufanie do pana ministra Massela.

Proszę, pani poseł Anna Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Panie przewodniczący. Myślę, że to jest żart absolutnie niestosowny z uwagi na wagę problemu. Sądzę, że powinien pan, jako przewodniczący Komisji, stać na straży rzetelności wypełniania przez Komisję swoich obowiązków oraz uprawnień Sejmu i komisji sejmowych. To są uprawnienia kontrolne. Taką władzą jesteśmy. I to był żart absolutnie niestosowny. Powinien pan się z niego wycofać i przeprosić. Mamy bowiem do czynienia z poważnymi wypadkami na kolei. Mamy także do czynienia z faktem, że na bieżąco… Naprawdę, nie rozumiem pańskiej wesołości, panie przewodniczący. Czy to jest wisielczy humor w obliczu absolutnej klęski, jaką jest funkcjonowanie kolei, jaką jest bezpieczeństwo na kolei, jaką jest liczba wypadków kolejowych? Nie ma się co podpierać statystykami, bo wszyscy wiemy, jak na co dzień funkcjonuje kolej. To jest atmosfera absolutnie niestosowna dla dyskusji o tak istotnym problemie.

Uzupełniając wypowiedź kolegi Rzońcy chciałabym zauważyć, że od pięciu lat mamy zaszczyt uczestniczyć w pracach Komisji Infrastruktury. W naszym rozkładzie zajęć naprawdę wiele czasu poświęciliśmy dyskusji na temat absorpcji środków unijnych. Proszę państwa, to jest powód do absolutnego żalu, a co najmniej skruchy, ze strony rządu czy przedstawicieli koalicji rządzącej. To naprawdę jest powód do absolutnego żalu, ponieważ z jednej strony jest spory worek pieniędzy na przeniesienie naszej kolei w stan XXI wiek czyli odpowiedni do wymogów współczesności. Z drugiej strony jest rażąca nieporadność w konsumowaniu tych pieniędzy, jest nieumiejętność podpisywania umów, nieumiejętność budowania planów.

W raporcie NIK czytamy, że dopiero po upływie roku od zatwierdzenia przez Komisję Europejską decyzji w sprawie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, rząd w dniu 19 grudnia 2008 przyjął podstawowy, kierunkowy dokument stwarzający systemowe rozwiązania dla funkcjonowania transportu kolejowego, którym jest „Master-plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku". Natomiast po czterech latach obowiązywania tego Programu Operacyjnego, Rada Ministrów zatwierdziła „Wieloletni program inwestycji kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015", określający rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji kolejowych. Przecież to są podstawowe, kluczowe dokumenty, którymi powinna się posługiwać spółka PKP Polskie Linie Kolejowe czy jednostki odpowiedzialne za wykorzystanie unijnych pieniędzy!

To jest po prostu porażka, panie przewodniczący i szanowni państwo. Naprawdę, wiele czasu poświęciliśmy w Komisji na monitoring procesu wykorzystania środków

unijnych. Pamiętam kuriozalne sprawozdania, w których odpowiedzialne instytucje przedstawiały projekty zgłaszane do półrocza oraz projekty składane do końca roku razy 50 procent. To jest po prostu porażka, która krzyczy wielkimi zgłoskami. Taki jest stan naszych kolei.

Mam wątpliwą przyjemność podróżowania koleją między Krakowem a Warszawą. To jest codzienna udręka setek tysięcy pasażerów, bo inaczej tego skwitować nie można. I dobry humor pana przewodniczącego jest absolutnie nie na miejscu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję pani poseł za to, co pani powiedziała, że Komisja przez ostatnie pięć lat naprawdę dużo zrobiła, żeby sprawy związane z koleją szły we właściwym kierunku.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Ale, niestety, nasze działania zostały absolutnie zlekceważone.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Widzi pani poseł, że jestem naprawdę bardzo cierpliwy a pani mi przeszkadza, proszę mi nie przeszkadzać. Nawet jednym zdaniem nie przerwałem pani wystąpienia. Poza tym pani poseł mnie kompletnie nie zrozumiała. Powodem mojego dobrego humoru i mojej wypowiedzi było to, że mimo wszystko uważam, że osobami towarzyszącymi panu ministrowi na dzisiejszym posiedzeniu, który jako jedyny ma upoważnienie do reprezentowania rządu, a o tym dzisiaj mówimy, mimo wszystko powinien być członek zarządu PKP S.A. Tak uważam i tak uważają wszyscy posłowie naszej Komisji. I to był przytyk nie do pani poseł, tylko do pana ministra. Jeżeli już w ogóle był.

Proszę, czy są następne wypowiedzi? Nie ma. Czy jeszcze ktoś chciałby zabrać głos w tej części posiedzenia Komisji? Pan prezes? W tym punkcie czy w następnym?

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Stanisław Jarosz:

Teraz, jeśli można.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan prezes Stanisław Jarosz, proszę.

Dyrektor departamentu NIK Stanisław Jarosz:

Stanisław Jarosz, dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Odnośnie tego punktu posiedzenie Komisji – kontrola bezpieczeństwa ruchu kolejowego właściwie już dobiega końca. W Kolegium NIK trwa jeszcze trudny proces odwoławczy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Myślimy, że koło czerwca wyjdzie od nas raport na temat bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Tyle odnośnie dyskusji w tym punkcie posiedzenia Komisji.

Odnośnie drugiej części, czyli pytania dotyczącego planu finansowego Funduszu Kolejowego. Zakończyła się kontrola wykonania planu finansowego Krajowego Funduszu Drogowego oraz Funduszu Kolejowego w 2012 roku. Myślimy, że na początku lipca tego roku raport w tej sprawie będzie przesłany Komisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo dziękujemy panu dyrektorowi za zwięzłą wypowiedź. Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Chciałbym odpowiedzieć na pytania postawione zarówno przez pana posła Bogdana Rzońcę, jak i panią poseł Annę Paluch, nie chciałbym, aby pozostały one bez odpowiedzi.

Pan poseł Bogdan Rzońca zadał pytanie dotyczące Funduszu Kolejowego, w jaki sposób wydatkowane są środki z tego Funduszu? Korzystając z notatki sporządzonej przez dyrektora Kapturzaka mogę powiedzieć tak: 100 do 130 milionów złotych jest corocznie przeznaczanych na tabor dla poszczególnych województw, 250 milionów złotych na inwestycje, głównie na sieci Polskich Linii Kolejowych a tylko niewielka ich część na inwestycje SKM. Do tego trzeba dodać kwotę 70 plus 160 milionów, czyli łącznie 230 milionów przeznaczonych na remonty i utrzymanie ruchu na sieci Polskich Linii Kolejowych. Na wydatki bieżące zarządcy infrastruktury – 60 milionów złotych i 500 milionów na wykup akcji Polskich Linii Kolejowych od PKP czyli na spłatę długu. To jest

w sumie około 1 miliarda 100 milionów złotych wydatkowanych w ramach Funduszu Kolejowego w bieżącym roku. Szczegółowy plan wydatków można zobaczyć w Internecie, bo był przyjmowany przez Radę Ministrów, dokładne liczby mogą państwo tam poznać.

Sprawa nadzoru nad spółką PKP Polskie Linie Kolejowe. Zwracam uwagę na pewne różnice pomiędzy Polskimi Liniami Kolejowymi a pozostałymi spółkami kolejowymi. Spółka PKP PLK ma inną strukturę właścicielską, większościowym udziałowcem w Polskich Liniach Kolejowych jest jednak Skarb Państwa a nie PKP S.A. W związku z tym na walnym zgromadzeniu Polskich Linii Kolejowych są reprezentowani zarówno minister właściwy do spraw transportu, ministrowie finansów i skarbu państwa, a także Polskie Linie Kolejowe. Z tym, że większość akcji PLK należy jednak do Skarbu Państwa. Stąd bierze się nietypowa struktura własnościowa tej spółki. Ale jeszcze w zeszłym roku większościowym udziałowcem spółki PLK, a przynajmniej prawo z większości akcji, wykonywała PKP S.A., to się już zmieniło.

Chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na kwestię podniesioną przez panią poseł Annę Paluch. Chodzi o absorpcję środków unijnych. Oczywiście, wyciągamy wnioski z tego, że niektóre projekty mają duże opóźnienia. Dla lepszego wykorzystania środków unijnych podjęliśmy nowe inicjatywy. Te inicjatywy, to projekty rewitalizacyjne, które zostały przygotowane na przełomie lat 2011-2012. Dla nich zostały przeprowadzone procedury środowiskowe, zostały przygotowane kontrakty. Mało tego – już podpisano umowy z wykonawcami i w tej chwili większość projektów weszła już w fazę realizacji.

Podam przykłady. Na odcinku Bydgoszcz-Toruń roboty trwają już od jesieni ubiegłego roku. Wiosną tego roku rozpoczęto roboty na odcinku Częstochowa-Fosowskie. Podpisano umowy i lada moment powinny rozpocząć się roboty na odcinkach Zawiercie-Dąbrowa Górnicza-Ząbkowice i Jaworzno-Szczakowa. Trwają już roboty na odcinku Kalety-Lubliniec-Kluczbork. Inaczej mówiąc, już biegnie program rewitalizacyjny. Na wszystkich kontraktach, bodajże z wyjątkiem jednego, już są podpisane umowy z wykonawcami. Jeśli czegoś nie przekazałem właściwie, to pan prezes mnie poprawi. To jest właśnie przykład inicjatywy, która ma służyć wykorzystaniu środków unijnych, ale przede wszystkim ma zapewnić efekt w postaci przywrócenia na wielu liniach kolejowych normalnych prędkości i skrócenia czasu przejazdu.

Ruszyły projekty przejazdowe, odbyły się postępowania przetargowe, będą podpisywane umowy z wykonawcami. Podobnie ma się rzecz z projektem rozjazdowym. Inaczej mówiąc, to już nie jest kwestia przygotowania dokumentów, to jest już wejście w fazę realizacji inwestycji służących poprawie stanu bezpieczeństwa na kolei.

Pani poseł Anna Paluch zwróciła uwagę na trudności, jakie przeżywają pasażerowie na trasie Kraków-Warszawa. Tak, pasażerowie mają prawo narzekać, że pociąg jedzie trzy zamiast dwie i pół godziny.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Pięć godzin, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Zgodnie z rozkładem jazdy pociąg pospieszny na tej trasie powinien jechać około trzech godzin. Wynika to z prowadzonych obecnie na tej trasie dużych robót torowych. Obecnie przebudowywana jest stacja kolejowa Tunel. Trwa także przebudowa stacji Szeligi na Centralnej Magistrali Kolejowej. Prowadzone są prace przy przebudowie obiektów inżynieryjnych między Szeligami a Korytowem. Podobnie trwa obecnie przebudowa stacji Ursus-Niedźwiadek pod Warszawą. Inaczej mówiąc, są to wszystko duże i bardzo potrzebne inwestycje. Realizujemy je po to, aby na tej trasie w grudniu 2014 roku mogły kursować z normalną prędkością pociągi ETR 610 czyli Pendolino.

Oczywiście, mogą z tego powodu wynikać niedogodności dla pasażerów, ale dużo dobrego się dzieje na linii Kraków-Warszawa i tylko prosiłbym o cierpliwość. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Michał Wojtkiewicz, proszę bardzo.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, chciałbym, aby ewentualnie zwrócił pan uwagę na jeden problem. Przedstawił pan dane dotyczące wypadków na kolei. Najczęściej dzieje się tak, że maszynista przysnął, dróżnik gdzieś się zawieruszył, itd., itd. To są tylko poszczególne przypadki, ale dlaczego nie mówi się o systemowych przyczynach katastrof na kolei? Dlaczego PKP tego nie robi? Musi być system zabezpieczenia całej kolei, który poza tym musi jeszcze funkcjonować. Jeśli system nie będzie działać, to liczba wypadków się nie zmniejszy a wprost przeciwnie, zważywszy rosnący ruch na kolei. Chodzi więc o sprawny system przestrzegania bezpieczeństwa na kolei i cały układ działający w Polskich Kolejach Państwowych.

Słyszałem, że najwięcej wypadków zdarza się na odcinkach remontowanych linii kolejowych. Dlaczego? Dlatego, że ruch pociągów na remontowanych odcinkach nie jest poukładany i po prostu dużo się tam dzieje. W związku z tym właśnie tam najczęściej występują wypadki. Do takich należał nieszczęśliwy, a wręcz tragiczny, wypadek kolejowy pod Szczekocinem.

Pan minister mówił o programach modernizacyjnych i rewitalizacyjnych. Nie mówi się natomiast o ślamazarnym tempie wykonywania robót na szlakach kolejowych. Na przykład trwa przebudowa torów na linii Tarnów-Kraków. Dobrze, że w ogóle to się robi, ale prace trwają już dwa lata. Dzisiaj pociąg na tej trasie jedzie dwie, czasem dwie i pół godziny, chociaż w rozkładzie jazdy są zapisane dwie godziny.

Panie ministrze, są to tylko niektóre moje refleksje związane z tematem dzisiejszego posiedzenia. Czy pan mi odpowie czy nie? Jestem przyzwyczajony do tego, że posłom się nie odpowiada. Tak mnie pouczył pan przewodniczący, że nie muszę dostawać odpowiedzi na wszystkie pytania, więc także teraz specjalnie ich nie oczekuję. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie pośle, zrobimy wyjątek, będzie odpowiedź. Proszę, panie ministrze.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję za łaskawość pana przewodniczącego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Pan poseł jest sympatycznym człowiekiem. Pan poseł grzecznie pyta, więc dlaczego nie miałbym mu odpowiedzieć. Tym bardziej, że pytanie jest jak najbardziej merytoryczne.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Wielkie ukłony dla pana ministra ode mnie.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Panie pośle, tak jak zostało napisane w naszej informacji dla państwa, bezpieczeństwo na kolei jest sprawą systemową. Mówiłem o systemach zarządzania bezpieczeństwem, które funkcjonują zarówno u przewoźników, jak i u zarządcy infrastruktury kolejowej. Jeżeli występują na kolei zdarzenia, w tym wypadki kolejowe, to zawsze dzieje się to wtedy, kiedy albo system zarządzania bezpieczeństwem nie działa, albo nie są przestrzegane procedury przewidziane w ramach tego systemu. Każdorazowo, właśnie w ramach tego systemu, funkcjonują procedury, które w danej sytuacji wymuszają działania zapobiegające ponownemu wystąpieniu takich zdarzeń. Jest to oczywiście zadanie zarządcy infrastruktury bądź przewoźników kolejowych i podlega kontroli Urzędu Transportu Kolejowego.

System zarządzania bezpieczeństwem na kolei nie jest dany raz na zawsze, musi żyć, musi się zmieniać, musi być dostosowany do realnych warunków. Wiem, że to jest bardzo trudne. Powinniśmy raczej wspierać zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych w tym, żeby systemy zarządzania bezpieczeństwem funkcjonowały jak najlepiej.

Odnosząc się do przebiegu procesu inwestycyjnego – my również oceniamy, że realizacja inwestycji na trasie Kraków-Tarnów nie przebiega wystarczająco szybko, aczkolwiek trzeba stwierdzić, że postęp robót jest znaczny. Myślę, że już za rok poprawa będzie

widoczna i czas przejazdu pociągów na tej trasie zacznie się skracać. Póki co, wspólnie z kierownictwem Polskich Linii Kolejowych przyjęliśmy możliwie najmniej dokuczliwą dla pasażerów organizację ruchu. W kolejnych fazach zmian rozkładu jazdy chcielibyśmy, by preferowane były te kierunki, z których jest najwięcej codziennych dojazdów do pracy. W przypadku kierunków przeciwnych liczymy się nawet z uruchomieniem komunikacji autobusowej. Na przykład, priorytetem będzie dowóz pasażerów w godzinach 7, 8 czy 9 w kierunku Krakowa, czy też wywóz pasażerów z Krakowa w godzinach po pracy. Pan prezes Pawłowski stara się wypracować takie rozwiązania wspólnie z przewoźnikami.

Wiadomo, że wypracowanie rozkładu jazdy w warunkach prowadzonych remontów i modernizacji linii kolejowych jest bardzo trudne, natomiast staramy się, aby niedogodności wynikające z tego dla pasażerów były możliwie łagodzone. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Rozumiem, że nie ma więcej zgłoszeń. Czy jest ktoś przeciw przyjęciu informacji pana ministra? Nie ma sprzeciwu, informacja została przyjęta, za co dziękuję.

Przechodzimy do punktu trzeciego porządku. Jeszcze przed tym przyjście do kolejnego punktu obrad mam propozycję do pana ministra a szczególnie do przedstawicieli spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. W związku z dyskusją o tym, czy generalnie toczą się prace modernizacyjne i inwestycyjne na liniach kolejowych, proponuję państwu urządzenie wystawy w hallu sejmowym. Oczywiście, w tej sprawie zwrócimy się najpierw do pani marszałek. Wystawa obrazowałaby zakres inwestycji kolejowych w Polsce. Jak przez tydzień dziennikarze i niektórzy posłowie pooglądają zdjęcia i inne materiały informacyjne, będą mogli się przekonać, że jednak na polskich kolejach coś się dzieje.

Przechodzimy do punktu 3., do rozpatrzenia informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli funkcjonowania ratownictwa technicznego i ochrony przeciwpożarowej na kolei oraz inwestycji infrastrukturalnych PKP PLK S.A. Proszę bardzo, pan prezes Stanisław Jarosz.

Dyrektor departamentu NIK Stanisław Jarosz:

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Rozumiem, że w tym punkcie krótko przedstawię obydwa raporty, jeden dotyczący inwestycji infrastrukturalnych w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe, a drugi dotyczący ratownictwa technicznego i ochrony przeciwpożarowej na kolei.

Jeżeli chodzi o pierwszą kontrolę, czyli o inwestycje infrastrukturalne, to pewne elementy tego procesu i jego dalsze trwanie w roku 2012, zostały przedstawione w raporcie przedstawionym dzisiaj przez pana ministra. Nasza kontrola była przeprowadzona w ubiegłym roku i objęła okres 2010-2012 do I półrocza. Skontrolowaliśmy Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Centrum Unijnych Projektów Transportowych, zarządców infrastruktury kolejowej, tj. PKP PLK S.A. oraz Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK S.A. i jego sześć oddziałów terenowych – w Warszawie, Gdańsku, Krakowie, Poznaniu, Szczecinie i w Opolu.

Wyniki kontroli dały podstawę do negatywnej oceny działalności PKP PLK S.A. w zakresie realizacji inwestycji infrastrukturalnych. Powtarzam, stan o którym się wypowiadamy, dotyczy końca roku 2011. Nie mogę się zatem wypowiadać na temat treści innych materiałów przekazanych Komisji, które przed chwilą przejrzałem.

Najwyższa Izba Kontroli stwierdza jednocześnie, że dostrzega zwiększenie aktywności ministra właściwego do spraw transportu w zakresie tworzenia warunków zapewniających sprawniejszą realizację inwestycji kolejowych. Mimo iż to zauważamy, to krytycznie oceniamy działalność ministra jako organu właścicielskiego spółki PKP Polskie Linie Kolejowe oraz jako organu odpowiadającego za rozwój infrastruktury kolejowej. Dotyczy to w szczególności opóźnień w przygotowaniu strategicznych dokumentów dotyczących infrastruktury kolejowej, w tym „Wieloletniego programu inwestycji kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015” oraz nieskuteczności działań w celu zapewnienia w odpowiednich kwotach i terminach środków na finansowanie inwestycji kolejowych. Chodzi tu o środki z budżetu państwa, Funduszu Kolejowego oraz środki własne Polskich Linii Kolejowych. Brak środków na prefinansowanie tych inwestycji uniemożliwiał

zadowalającą absorpcję funduszy europejskich w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. W naszej ocenie, stwarza to ryzyko niezrealizowania projektów określonych w Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych. W konsekwencji Polska może utracić część środków pomocowych Unii Europejskiej a rozpoczęte inwestycje będzie musiała dokończyć, finansując je z tylko własnych pieniędzy.

Należy przy tym podkreślić, że zgodnie z wieloletnim programem inwestycji kolejowych, łączna kwota na inwestycje ma wynieść 19,2 mld zł, w tym 13,7 mld zł w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko i 1,5 mld zł z regionalnych programów operacyjnych.

Najwyższa Izba Kontroli zwróciła również uwagę na fakt, że w Polsce istnieje problem z przestrzeganiem rekomendowanej przez Komisję Europejską proporcji nakładów inwestycyjnych przeznaczanych na infrastrukturę transportu drogowego i transportu kolejowego. Zgodnie z tą proporcją 60% nakładów powinno być kierowane na drogi a 40% – na kolej. W latach 2004 - 2011 proporcja ta wynosiła natomiast 86:14. W ocenie Najwyższej Izby Kontroli, miało to negatywny wpływ na wzajemną konkurencyjność transportu drogowego i kolejowego oraz negatywnie wpływało na realizację polityki zrównoważonego rozwoju transportu.

Z ustaleń kontroli wynika, że zarządca infrastruktury kolejowej, czyli spółka Polskie Linie Kolejowe, nie była wystarczająco przygotowana pod względem organizacyjnym i kadrowym do terminowej realizacji inwestycji, bowiem w okresie objętym kontrolą PLK S.A. nie wykonywała planów inwestycyjnych, co miało negatywny wpływ na tempo modernizacji linii kolejowych. W okresie tym plany nakładów inwestycyjnych były wykonywane w ok. 73%. Niepokojącym zjawiskiem było także zmniejszenie w 2011 r. nakładów inwestycyjnych finansowanych bezpośrednio ze środków własnych PLK. W roku 2011 ze środków własnych spółka wydatkowała o 176,6 mln zł, tj. 29,2% mniej niż w 2010 roku.

Jak już wspomniałem, Najwyższa Izba Kontroli negatywnie oceniła niski stopień zaangażowania środków europejskich na finansowanie inwestycji kolejowych. Stosownie do założeń „Wieloletniego programu inwestycji kolejowych" środki unijne miały zapewnić 70% finansowania inwestycji objętych tym programem. Po upływie połowy okresu realizacji tego programu, na 32 zaplanowane zadania, nie podpisano 18 umów o łącznej wartości 5.931,4 mln zł. Stanowiło to 43,1% środków planowanych na finansowanie wieloletniego programu w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Według naszych kontrolerów, jedną z przyczyn opóźnień w podpisywaniu umów o dofinansowanie inwestycji kolejowych ze środków unijnych była nieodpowiednia jakość dokumentacji niezbędnej do podpisania tych umów przekazywanej przez PLK S.A. do Centrum Unijnych Projektów Transportowych. W czasie kontroli przeprowadzonej przez naszych kontrolerów w Centrum ustalono, że dokumentacja ta była sporządzana nierzetelnie, wymagała korekt i uzupełnień, co skutkowało wydłużeniem czasu podpisania umów o dofinansowanie projektów. Średni czas podpisania umów wszystkich 14 umów o dofinansowanie wynosił 383 dni – od 165 do aż 1106 dni! Ponadto ustalono, że PKP PLK S.A. nierzetelnie kwalifikowała i rozliczała wydatki na finansowanie projektów ze środków europejskich. Na 14 wniosków o płatność zbadanych w tamtym okresie, przesłanych do Centrum Unijnych Projektów Transportowych, 4 wnioski zostały zweryfikowane negatywnie. W sytuacji braku projektów rezerwowych to stwarzało problemy z zastępowaniem ich innymi projektami.

Dla informacji państwa – system projektów rezerwowych został zbudowany i stosowany na szeroką skalę przy inwestycjach drogowych. Umożliwiało to ucieczkę przed kłopotami z wydatkowaniem środków unijnych w przypadku ich zakwalifikowania, jako środki do zwrotu.

Niekorzystny wpływ na sytuację finansową PKP PLK S.A. miało wydłużanie czasu od złożenia wniosku o płatność do daty dokonania płatności. W 2010 roku czas ten wynosił 87 dni, w 2011 – 152 dni, a w I półroczu 2012 – 154 dni. Wydłużenie czasu płatności wynikało głównie z konieczności uwzględnienia środków na realizację projektów w rezerwie celowej budżetu państwa, ponieważ wniosek o uruchomienie rezerwy podlega weryfikacji czterech instytucji a mianowicie: Centrum Unijnych Projektów Transpor-

towych, Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Ministerstwa Rozwoju Regionalnego i Ministerstwa Finansów. Tak więc system uruchamiania rezerw był jedną z przyczyn, dla której tak długo trwał proces od momentu zgłoszenia wniosku do finansowania. W konsekwencji okresowego braku środków, PKP PLK S.A. ponosiła koszty z tytułu kar za nieterminowe regulowanie zobowiązań wobec wykonawców robót.

W toku kontroli stwierdziliśmy również przypadki nieprzestrzegania przez PKP PLK S.A., na etapie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, przepisów Prawa zamówień publicznych. W 39 przypadkach (na 110 odwołań złożonych przez oferentów do Krajowej Izby Odwoławczej, które zostały uwzględnione przez Izbę) wykazano między innymi brak zgodności ofert z treścią specyfikacji istotnych warunków zamówienia, przyjmowanie ofert z rażąco niskimi cenami, opisanie przedmiotu zamówienia w sposób utrudniający uczciwą konkurencję, bądź przyjęcie przez zamawiającego zbyt krótkiego oraz nierealnego i niemożliwego do dotrzymania czasu realizacji zamówienia. Uwzględnienie złożonych odwołań, oprócz wydłużenia terminów wyboru oferentów, powodowało ponoszenie przez PKP PLK S.A. dodatkowych kosztów.

Ustaliliśmy ponadto, że nie były dotrzymywane terminy realizacji inwestycji kolejowych. W 12 przypadkach (na 21 skontrolowanych inwestycji) miały miejsce opóźnienia sięgające 29 miesięcy. Główną przyczyną opóźnień była konieczność wykonania robót dodatkowych a także błędy w dokumentacji projektowej i powykonawczej. Do czynników utrudniających realizację inwestycji kolejowych należy również zaliczyć, w naszej ocenie, ograniczony potencjał biur projektowych oraz wydłużanie procedury uzyskiwania pozwoleń i decyzji administracyjnych, zwłaszcza w przypadkach złożenia niepoprawnych wniosków o ich wydanie.

W związku z wynikami kontroli, Najwyższa Izba Kontroli sformułowała wnioski zarówno pod adresem zarządu PKP PLK S.A., jak i ministra właściwego do spraw transportu. Główny wniosek pod adresem zarządu PKP PLK S.A. dotyczy podjęcia działań, które skutkowałyby usprawnieniem procesu przygotowania projektów inwestycyjnych i ich realizacji oraz poprawą stopnia absorpcji środków unijnych. Chciałbym powiedzieć, że jeśli dane przedstawiane w informacji resortu transportu za rok 2012 odzwierciedlają rzeczywistość (a nie mam powodu twierdzić inaczej) wskazuje to na istotny postęp w stosunku do tego, co stwierdziliśmy do końca roku 2011. Ale, jak powiadam, możemy to dopiero skontrolować po pewnym czasie.

Pod adresem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Najwyższa Izba Kontroli wnioskowała przede wszystkim o wzmocnienie nadzoru właścicielskiego nad działalnością PLK S.A. w zakresie wykonywania obowiązków inwestora w obszarze infrastruktury kolejowej. Wnioski dotyczyły również wykorzystania unijnych środków pomocowych oraz zainicjowania prac legislacyjnych mających na celu dostosowanie struktury finansowania infrastruktury transportowej do unijnej rekomendacji w sprawie podziału środków finansowych na drogi i koleje w proporcji 60:40. Najwyższa Izba Kontroli uważa, że w perspektywie powinniśmy myśleć o tym, żeby jednak większa była równowaga między wydatkami na drogi w relacji do wydatków na linie kolejowe – oczywiście, w kierunku linii kolejowych. Trzeba bowiem brać pod uwagę rolę transportu kolejowego w funkcjonowaniu państwa i jego wpływ na środowisko. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący i szanowni państwo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Mam pytanie czy pan prezes mógłby od razu zreferować kwestie związane z kontrolą funkcjonowania ratownictwa technicznego i ochrony przeciwpożarowej na kolei?

Dyrektor departamentu NIK Stanisław Jarosz:

Proszę bardzo, panie przewodniczący. Druga kontrola dotyczyła funkcjonowania ratownictwa technicznego i ochrony przeciwpożarowej na kolei. Dokonaliśmy oceny działań zarządców infrastruktury kolejowej oraz jednostek Państwowej Straży Pożarnej, podejmowanych w celu usuwania skutków katastrof i zdarzeń w ruchu kolejowym. Dokonano także oceny sprawowania nadzoru i kontroli nad zarządcami linii kolejowych w zakresie ratownictwa, przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

W świetle dokonanych ustaleń Najwyższa Izba Kontroli negatywnie oceniła działalność podmiotów odpowiedzialnych za kolejowe ratownictwo techniczne i ochronę przeciwpożarową szlaków kolejowych. Ocena ta przede wszystkim odnosi się do zarządców linii kolejowych oraz podmiotów wchodzących w skład Krajowego Systemu Ratowniczo – Gaśniczego, głównie jednostek Ochotniczej Straży Pożarnej. Jednostki te nie były bowiem odpowiednio przygotowane zarówno do wykonywania zadań ratowniczych na obszarze kolejowym, jak i ochrony przeciwpożarowej linii kolejowych. Zarządcy linii kolejowych nie byli zainteresowani utrzymywaniem służb ratowniczych z uwagi na związane z tym koszty.

Jednostki ratownicze, w szczególności znajdujące się w strukturze Polskich Linii Kolejowych, które zarządzają ponad 96 % długości linii kolejowych w Polsce, nie zostały odpowiednio przygotowane pod względem organizacyjnym i wyposażenia w sprzęt do wykonywania zadań ratowniczych i gaśniczych. Organizacja, zatrudnienie i lokalizacja zespołów nie odpowiadała aktualnym potrzebom. Zespoły ratownicze były źle zorganizowane i niewłaściwie rozlokowane na terenie kraju.

Spośród 24 jednostek działających na kolei, tylko co trzeci zespół ratowniczy miał kompletną obsadę. W zespołach w Rybniku, Białogardzie i Ostrowie Wielkopolskim w ogóle nie zatrudniano pracowników, przez co utraciły one zdolność do operacyjnego działania. W Polskich Liniach Kolejowych wystąpiły także problemy z obowiązkowymi szkoleniami dla pracowników zespołów ratowniczych. Szkolenia te ukończył zaledwie co trzeci pracownik, przy czym aż w siedmiu jednostkach żaden ratownik nie ukończył obowiązkowych kursów w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz udzielania pierwszej pomocy w nagłych wypadkach. W 8 (z 13 skontrolowanych Zakładów Linii Kolejowych) nie przeprowadzano próbnych alarmów. Szefowie tych jednostek nie wiedzieli, jak zespoły przygotowane są do akcji ratowniczych. Blisko 60 % wyjazdów do akcji było opóźnionych, nawet aż do 285 minut.

Podstawowe wyposażenie kolejowych zespołów ratunkowych pochodzi z lat 60. ubiegłego wieku. Choć jest przestarzałe i zużyte, to Polskie Linie Kolejowe od sześciu lat nie zakupiły nowego sprzętu. Spośród 102 wagonów techniczno-gospodarczych, jakimi dysponują wszystkie jednostki ratownicze, niesprawnych było 11. Co piąty pojazd szynowo – drogowy, wyjeżdżający do akcji ratunkowych, nie miał ważnych świadectw sprawności technicznej. Kontrola NIK wykazała, że cztery zespoły ratownictwa (w Białogardzie, Czerwieńsku, Ostrowie Wielkopolskim i Rybniku) w ogóle nie dysponowały sprawnym sprzętem i nie mogły wyjeżdżać do akcji. W większości Zakładów Linii Kolejowych ratownicy nie mieli kompletu odzieży ochronnej, nie wspominając o braku radiotelefonów czy paliwa w agregatach.

Do wykonywania pełnej osłony ratowniczej nie były odpowiednio przygotowane także jednostki straży pożarnej. Nierzetelnie były tam sporządzane plany ratownicze, jak również przeprowadzane inspekcje. Tu również były nieprawidłowości w szkoleniu u prawie jednej trzeciej stanu osobowego. Zabezpieczenie sprzętu w przypadku katastrof kolejowych było dalekie od zadowalającego.

Negatywna ocena Najwyższej Izby Kontroli dotyczy także działalności Urzędu Transportu Kolejowego, w zakresie sprawowania nadzoru nad zarządcami linii kolejowych w sprawach dotyczących ratownictwa technicznego. Izba uznała, że Prezes Urzędu Transportu Kolejowego niedostatecznie sprawował nadzór nad zarządcami linii kolejowych. Nie kontrolował m.in. przeszkolenia i przygotowania załóg ratowniczych. Nie zwracał też uwagi czy zarządcy linii kolejowych powiadamiają o wypadkach Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych.

Skutkiem tych opieszałości było niezgłoszenie przez PKP PLK w ciągu dwóch i pół roku, aż 124 zdarzeń na sieci kolejowej, tj. 5,8% ogółu tego rodzaju sytuacji. Zgłoszenie kolejnych 835 zdarzeń nastąpiło po wymaganych ustawą terminach.

Istotnym problemem jest niewykonywanie, wynikającego z ustaw o ochronie przeciwpożarowej oraz o transporcie kolejowym, obowiązku utrzymywania pasów przeciwpożarowych na terenach sąsiadujących z liniami kolejowymi. Sytuacja ta wynika z faktu, że Polskie Linie Kolejowe zaprzestały od marca 2011 r. utrzymywania pasów przeciwpożarowych przy liniach kolejowych zarządzanych przez spółkę.

Decyzja zarządu Polskich Linii Kolejowych w tej sprawie została podjęta na podstawie błędnej interpretacji wspomnianych przeze mnie przepisów. Odstąpienie przez spółkę od realizacji omawianego obowiązku było jednak zaakceptowane przez ministra infrastruktury, który podzielił stanowisko Polskich Linii Kolejowych w tej sprawie oraz zalecił zarządowi spółki zaskarżanie decyzji komendantów Państwowej Straży Pożarnej, nakładających na Polskie Linie Kolejowe obowiązek utrzymywania pasów przeciwpożarowych, do sądów administracyjnych. Zwracam uwagę, że sądy te skargi oddalają.

Nie mamy reprezentatywnych danych, ale można powiedzieć, że w konsekwencji tego zamieszania znacząco wzrosła liczba pożarów lasów wznieconych przy torach. Ale na przykład, kiedy na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Sosnowcu porównaliśmy liczbę pożarów okazało się, że z 57 w 2010 roku wzrosła rok później do 111. Ale akurat mógł to być przypadek, dlatego nie twierdzę, że to jest przyczyna.

W świetle wyników kontroli należy zwrócić uwagę, że kolejowe ratownictwo techniczne, mimo że jest ratownictwem specjalistycznym na wzór ratownictwa górskiego, wodnego czy górniczego, nie posiada ustawowych regulacji określających zasady organizacji, wyszkolenia, wyposażenia czy też gotowości operacyjnej. Działalność ratownictwa kolejowego regulowana jest wyłącznie przepisami wewnętrznymi zarządców linii kolejowych. Tylko od ich chęci i możliwości finansowych zależy sprawność tej formacji. Zdaniem NIK, minister odpowiedzialny za transport powinien w tej sytuacji rozważyć podjęcie odpowiedniej inicjatywy legislacyjnej. Muszę stwierdzić w tym punkcie, że stanowisko Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej jest załączone do informacji, jest ono odmienne od stanowiska Najwyższej Izby Kontroli. Pozwoliliśmy sobie nie komentować tego stanowiska.

Reasumując – należy podkreślić, że zarządcy linii kolejowych, a przede wszystkim Polskie Linie Kolejowe oraz jednostki wchodzące w skład Krajowego Systemu Ratowniczo- Gaśniczego, w naszej ocenie nie były przygotowane zarówno do wykonywania zadań ratowniczych na obszarze kolejowym, jak i ochrony przeciwpożarowej szlaków kolejowych. Systematycznej dezintegracji ulegały w szczególności kolejowe zespoły ratownictwa technicznego. Nieprzygotowane pod względem kwalifikacji, organizacji i wyposażenia w sprzęt służby ratownictwa technicznego, w naszej ocenie nie zapewniały należytej osłony linii kolejowych. Pilnego rozwiązania wymaga problem wynikający z zaprzestania przez PKP PLK S.A. utrzymywania pasów przeciwpożarowych wzdłuż linii kolejowych.

W wyniku kontroli zostały sformułowane wnioski pokontrolne zarówno o charakterze legislacyjnym, jak i organizacyjnym. Zostały one skierowane do kierowników wszystkich skontrolowanych jednostek. Ponadto ustalenia kontroli pozwoliły na przedstawienie wniosków o charakterze systemowym, zmierzających do usunięcia barier sprawnego funkcjonowania kolejowego ratownictwa technicznego. Wnioski te dotyczyły sfery prawnej i zmierzały do doprecyzowania lub nowelizacji obowiązujących obecnie przepisów oraz sfery organizacyjnej związanej z funkcjonowaniem kolejowego ratownictwa technicznego. Opis i uzasadnienie wniosków zawiera przedłożona państwu pisemna informacja o wynikach kontroli.

Chcielibyśmy, aby wnioski były potraktowane jako obszary do przemyśleń, zarówno przez kierownictwo spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, jak i Urząd Transportu Kolejowego i ministra transportu. Z tych przemyśleń zapewne wynikną jakieś rozwiązania i zostaną podjęte jakieś działania. Nie chcielibyśmy stwierdzać, że tak czy inaczej wskazane przez nas problemy powinny być rozwiązywane. Wskazujemy tylko w naszych wnioskach pokontrolnych na konieczność działań. W momencie bowiem, kiedy inwestujemy ogromne pieniądze w infrastrukturę kolejową i kiedy pociągi będą się poruszać coraz szybciej, również dla efektów finansowych funkcjonowania spółki PKP Polskie Linie Kolejowe ważne będzie, aby skutki różnych zdarzeń były usuwane możliwie szybko. Po prostu, żeby nie hamowały ruchu pociągów a przy dużych prędkościach będzie to miało znaczenie coraz większe.

W naszej ocenie, konieczne jest przyjrzenie się wskazanym w raporcie obszarom. Bowiem w naszej ocenie, obecny stan nie wynika tylko z jakiś zaniechań. Wynika także z tego, że trochę problematyka ta jest traktowana jako obszar mniej ważnej działalności spółki. Trochę trudno się temu dziwić, ponieważ kreuje koszty. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Proszę, pani poseł.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie prezesie, szanowna Komisjo. Nie podzielam zdania pana prezesa, że sprawy bezpieczeństwa na kolei i utrzymywanie służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, to jest rzecz mniejszej wagi. Szczególnie mnie bulwersuje i martwi postawa Urzędu Transportu Kolejowego, który w ogóle nie sprawował nadzoru czy też sprawował go w sposób niedostateczny, nad działaniami zarządców linii kolejowych. To oni bowiem są odpowiedzialni za utrzymanie kolejowych służb bezpieczeństwa.

Kłania się stare przysłowie – kota nie ma, myszy harcują. Jeśli nikt tego od nich nie wymaga, zarządcy linii kolejowych mają tysiąc innych wydatków i tysiąc innych problemów. Jeśli administracja publiczna od nich tego obowiązku nie egzekwuje, to nie jest realizowany. I to jest pierwsza kwestia.

Teraz co do oprzyrządowania ustawowego. Otóż szanowni państwo, pozwolę sobie zauważyć, że wspomniana przez pana prezesa Jarosza służba ratownicza, na przykład Górskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe a właściwie – Tatrzańskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe, zostało założone w roku 1910. Ustawa o ratownictwie górskim została uchwalona pod koniec ubiegłej kadencji, czyli po ponad stu latach funkcjonowania tej służby, bez żadnych podstawowych unormowań, podpórek i wsparcia. Służba ta w sposób właściwy wypełniała i wypełnia nadal swoje zadania.

Dlatego pozwolę sobie nie zgodzić z panem prezesem. Oprzyrządowanie ustawowe stwarzałoby pewien komfort dla jednostek zobowiązanych do stosowania przepisów prawa, ale to nie jest warunek *sine qua non* ich pracy. Najważniejszym elementem jest poczucie odpowiedzialności za wypełnienie zadań, za które się odpowiada – i poczucie obowiązku, i poczucie służby czy nawet misji państwowej, bo tak to powinno wyglądać. Niestety, nie wyglądało, o czym dobitnie świadczy raport Najwyższej Izby Kontroli.

Proszę państwa. Nie sposób zgodzić się z opinią, że na bezpieczeństwie trzeba oszczędzać, bo później efekty takich pseudooszczędności, również efekty finansowe, są odwrotne do zamierzonych.

Powiem tak; zupełnym kuriozum jest coś takiego, że nie kupuje się sprzętu gaśniczego, że nie kompletuje się zespołów ratowniczych. Także, że się ich nie wyposaża w indywidualne środki ochrony. Przepraszam, ale była mowa o Ochotniczych Strażach Pożarnych, które znajdują się w Krajowym Systemie Ratowniczo-Gaśniczym. Chociaż gminom się nie przelewa, powiedziałabym, że wójtowie gmin mają więcej poczucia odpowiedzialności i wspomagają finansowo straż pożarną przy zakupach indywidualnych środków ochrony, chociaż wcale tego nie muszą robić. Jak członek zespołu ratowniczego ma pracować przy przewożeniu koleją niebezpiecznych materiałów, jeżeli sam jest narażony na utratę zdrowia lub nawet życia, bo jego szef nie wyposażył go w sposób należyty. To jest po prostu fikcja. Na zasadzie „papier wszystko wytrzyma” takich rzeczy się nie powinno się prowadzić.

Służby kontroli wewnętrznej i audyt spółki PKP Polskie Linie Kolejowe sygnalizowały problem, a mimo to w planach nie uwzględniono i nie podejmowano kontroli związanych z bezpieczeństwem i ratownictwem technicznym oraz ochroną przeciwpożarową. Przepraszam, ale spółki działały zgodnie z zasadą „stłucz pan termometr, nie będziesz pan miał gorączki”. To jest zasada jak najgorzej się sprawdzająca w funkcjonowaniu przedsiębiorstw. W PLK nie przeprowadza się ćwiczeń ratowników a blisko 60% wyjazdów do akcji było opóźnionych. W skrajnym przypadku opóźnienie to sięgało aż 285 minut! Czyli akcja ratownicza była opóźniona o bez mała pięć godzin. Jako żywo, przychodzi na myśl piosenka zespołu Wały Jagiellońskie sprzed 30 lat o pociągu, który zwiększył swoje opóźnienie o 4648 minut i tym samym został uznany za zaginiony. Proszę państwa, to jest po prostu sytuacja karykaturalna. Nie można na technicznie zużytym sprzęcie prowadzić akcji ratowniczych.

Kończąc, powiem tak: przepraszam, ale swego rodzaju kuriozum jest pieniactwo pana ministra. W oficjalnym piśmie zalecił pan minister władzom spółki PKP Polskie Linie

Kolejowe zaskarżanie decyzji komendantów Państwowej Straży Pożarnej wojewódzkich jednostek straży pożarnej, nakładające na Polskie Linie Kolejowe obowiązek utrzymywania pasów przeciwpożarowych. Wojewódzkie sądy administracyjne, jak przypomniał pan prezes Jarosz, skargi te oddalają. Zgodnie z obowiązującym w Polsce prawem, to zarządca infrastruktury kolejowej ma obowiązek utrzymywać pasy przeciwpożarowe. Po prostu to było pieniactwo, które spowodowało tylko dodatkowe koszty, mitręgę i opóźnienia. To znaczy, fatalnie spisują się pańskie służby prawne, że pana ministra skłoniły do czegoś takiego. Bo chyba z własnej nieprzymuszonej woli bez analizy prawnej pan tego nie zrobił. Uważam to za karygodny przykład, niewłaściwy dla administrowania w tej dziedzinie.

Trudno nie zrekapitulować poziomu zaniedbań Urzędu Transportu Kolejowego. Jeszcze raz, kończąc wystąpienie, pozwolę sobie podkreślić, że jednym z powodów powołania tego Urzędu jest egzekwowanie od spółek utrzymujących infrastrukturę kolejową wykonania ustawowych obowiązków. Bodaj 96% linii kolejowych jest w zarządzie spółki PKP PKL. Niestety, tego Urząd Transportu Kolejowego nie robił. To po co jest ten urząd? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, kto z pań i panów posłów chce zabrać głos? Rozumiem, że ze strony państwa posłów zgłoszenia zostały wyczerpane. Poproszę pana prezydenta Leszka Miętka, proszę.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych Leszek Miętek:

Postaram się powiedzieć bardzo krótko. Leszek Miętek, prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych.

Szanowne panie posłanki i panowie posłowie. Z raportu Najwyższej Izby Kontroli wynika, że przedłużające się procesy inwestycyjne w Polskich Liniach Kolejowych powodują zagrożenie nikłego wykorzystania dostępnych funduszy unijnych. Pokazują również na ewentualność zwrotu części funduszy unijnych z powodu niedokończonych projektów. Raport pokazuje również, że prowadzone remonty i modernizacje linii kolejowych powodują pogorszenie stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego ze względu na zakłócenie normalnego trybu prowadzenia pociągów. Największe katastrofy kolejowe miały miejsce głównie na liniach, na których były zamknięcia torowe z powodu prowadzonych prac modernizacyjnych. Na to się nakłada kwestia ratownictwa kolejowego i inne zaniedbania na kolei.

Chciałbym zwrócić uwagę szanownej Komisji na jeszcze jeden bardzo negatywny skutek przedłużających się modernizacji linii kolejowych. Polega on na tym, że znaczne koszty tego procesu ponoszą niczemu winni przewoźnicy kolejowi. Całkowicie antyrynkowe nastawienie Polskich Linii Kolejowych do przewoźników powoduje, że w wyniku bezkarnego wydawania zamknięciowych rozkładów jazdy w sytuacji, kiedy roboty nie są wykonywane, pogarszania parametrów linii kolejowych przy zwiększaniu kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej, ponoszą oni znaczne straty. To wszystko sprawia, że kiedy już wyremontujemy linie kolejowe, nie wiem kto pozostanie z polskich przewoźników.

Intercity traci z dnia na dzień klientów, prędkość handlowa spółki jest porównywalna z prędkością kolei niemieckich, tyle tylko, że w ruchu towarowym. Podróżni uciekają ze względu na obniżenia jakości podróżowania, nie sposób ich już przyciągnąć w żaden sposób obniżkami cen biletów. Nie ma żadnej rekompensaty dla przewoźników ze strony zarządcy za obniżenie parametrów jazdy, wprost przeciwnie, rosną stawki dostępu do infrastruktury.

Na to wszystko nakłada się konieczność uruchomienia znacznych wyższych zasobów spółki do realizacji pracy przewozowej, czyli wydłużonej pracy maszynistów kolejowych, pracowników drużyn trakcyjnych, zaangażowania taboru, itd. To samo negatywne zjawisko dotyka przewoźników towarowych. Dochodzi do takiej sytuacji, że brakuje tras alternatywnych. Dopiero po osobistej interwencji pana ministra odblokowano dostęp do portu w Gdyni, bo groziło jego zablokowanie. Przewoźnicy towarowi na południu Polski będą musieli jeździć okrężnie przez Słowację i Czechy, żeby po terenie Polski

przemieszczać towary. To powoduje znacznie większe zaangażowanie taboru, drużyn trakcyjnych itd. Te dodatkowe koszty ponoszą przewoźnicy.

Chcę również zwrócić uwagę, że zgodnie z decyzjami pana ministra, spółka PKP Cargo znajduje się w procesie przygotowawczym do debiutu giełdowego. Tego typu sytuacja, o której mówiłem, bardzo negatywnie wpływa na przeprowadzenie procesu prywatyzacji i wejścia spółki na giełdę. Zwracam również uwagę, że sytuacja w Polskich Liniach Kolejowych bardzo niekorzystnie wpływa na jeszcze większe pogorszenie relacji konkurencyjności transportu kolejowego z transportem drogowym. Najwyższa Izba Kontroli zwracała uwagę na proporcje nakładów inwestycyjnych na infrastrukturę transportu drogowego i transportu kolejowego. Rekomendowana przez Komisję Europejską proporcja powinna wynosić 60% do 40%, tymczasem w latach 2004-201 wyniosła 86:14. Taka relacja zakłóca konkurencję międzygałęziową. Natomiast stan wydłużających się procesów inwestowania w linie kolejowe jeszcze bardziej pogarsza te relacje. W galopującym tempie kolej traci udział w rynku transportowym. Chciałbym zwrócić państwa uwagę, że jest to zjawisko bardzo, ale to bardzo negatywne. Proces ten jest szkodliwy dla polskiej kolei, podobnie jak zły stan bezpieczeństwa i wykorzystania środków unijnych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Rozumiem, że zgłoszenia zostały wyczerpane. Widzę, że pan poseł Rzońca ma nieodpartą ochotę zabrania jeszcze głosu.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Mam ochotę, panie przewodniczący. Z raportu Najwyższej Izby Kontroli wynika jak działają fundusze transportowe – Krajowy Fundusz Drogowy i Fundusz Kolejowy. Proporcje dopływu środków są jak jeden do czterech, prawda? Odpis środków z akcyzy paliwowej na Krajowy Fundusz Drogowy jest cztery razy większy niż na Fundusz Kolejowy. Mój przedmówca, pan prezydent Miętek w swojej wypowiedzi stwierdził, że przewoźnicy tracą i na rynku przewozów pasażerskich i towarowych, jest to rzetelna prawda. Zilustruję to na jednym przykładzie, może skromnym, ale chyba warto go pokazać.

Panie ministrze. Od grudnia 2013 roku zamykacie linię kolejową Zagórz-Łupków. W tym samym czasie w Komańczy otwierany jest duży kamieniołom, z którego dziennie będzie się wydobywać od 2 do 3 tysięcy ton kruszywa. Kruszywo będzie wywożone na ciężarówkach, w ruchu kołowym, co oznacza dewastację dróg. A w grudniu tego roku ma być wyłączona z ruchu pobliska linia kolejowa Zagórz-Łupków. W tej sprawie interweniuje wójt, pisze pismo do ministra, że po prostu otwiera się rynek dla przewozów kolejowych. Ogromne pieniądze zostały zainwestowane w przygotowanie kamieniołomu, trzeba by było także przygotować linię kolejową. Kolej powinna wyjść z jakąś propozycją do właściciela kamieniołomu.

Przy tej samej linii kolejowej funkcjonuje ogromny zakład produkcji drzewnej w Rzepedzi. I znowu ze strony kolei nie ma żadnego ruchu świadczącego o zainteresowaniu przewozami, nic się nie dzieje. Jak tak kolej będzie funkcjonowała, nie będzie szukać klientów, to nigdy nie znajdzie środków na utrzymanie linii kolejowej. O czym świadczą dwa obrazki z Podkarpacia, które pokazałem przy okazji dyskusji o utraconych szansach polskich kolei. Zostało to zresztą pokazane w raporcie Najwyższej Izby Kontroli. Wszystkie zaniechania, to są po prostu utracone szanse i oddawanie rynku innym operatorom, którzy pojawią się na polskich torach czy generalnie w Polsce. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Rozumiem, że wyczerpane zostały głosy w dyskusji. Panie ministrze, może pan odpowie na pytania. Co prawda pani poseł, która poruszała temat Urzędu Transportu Kolejowego, wyszła z posiedzenia, ale…

Głos z sali:

Pani poseł musiała pójść na posiedzenie innej komisji, ale prosiła o odpowiedź.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie prezesie, ponieważ ten wątek został poruszony w dyskusji, może krótko odpowie pan na pytania pani poseł a pan minister zakończy naszą dyskusję. Dobrze, panie ministrze?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Oczywiście.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę, panie prezesie.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Krzysztof Dyl:

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze. Oczywiście, bardzo poważnie potraktowaliśmy wyniki kontroli Najwyższej Izby Kontroli i wnioski, które zostały nam przedstawione. Stąd też już na początku stycznia tego roku została podjęta kontrola w zakresie ratownictwa technicznego, procedur, sprzętu i pojazdów oraz kompetencji w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe. Uzyskane przez nas wyniki potwierdziły stwierdzenia zawarte w raporcie Najwyższej Izby Kontroli. Wydane zostały odpowiednie zalecenia, z których część została już zrealizowana, część natomiast znajduje się w trakcie realizacji, nad tym pracujemy.

Jeżeli chodzi o brak działań kontrolnych w poprzednich latach ze strony Urzędu Transportu Kolejowego, należy zauważyć, że urząd będąc władzą w zakresie bezpieczeństwa, nie jest organem, który jest w stanie wykonywać kontrole zawsze, wszędzie i przez całą dobę. Ustawodawca, tak krajowy jak i unijny, nałożył przede wszystkim obowiązki działające na rynku, aby dbały o bezpieczeństwo i rozwijały własne systemy bezpieczeństwa. Proszę pamiętać, że Urząd Transportu Kolejowego prowadzi kontrole na kilku płaszczyznach w zakresie bezpieczeństwa, w tym oczywiście na tej, która została wskazana w raporcie Najwyższej Izby Kontroli. Proszę jednak zauważyć, że prowadzimy także nadzór nad skutecznością systemów zarządzania, nad bezpieczeństwem przewozu towarów niebezpiecznych, nad procesem kształcenia i egzaminowania personelu kolejowego, a także nad wieloma innymi dziedzinami, których nie będę wymieniał.

Jest zatem pytanie jak powinien wyglądać Urząd Transportu Kolejowego (chodzi o liczebność jego pracowników), aby mógł w każdym momencie realizować wszelkie kontrole, być naprawdę na każdym kilometrze linii kolejowej. Uważam, że ustawodawca nie przewidział takich działań urzędu. Dlatego sami musimy decydować jaki zakres kontroli będzie realizowany w danym okresie czasu. Z tego wynika, że nie zawsze uda się objąć kontrolą w jednym czasie, na przykład – w ciągu jednego kwartału roku, wszystkie jednostki, które takiej kontroli powinny być poddawane. Stąd założenia przyjęte do planu kontroli Urzędu Transportu Kolejowego na 2013 rok opierają się na analizie zdarzeń, które miały miejsce na sieci kolejowej a także kontroli przeprowadzonych przez urząd w poprzednich latach. Obszarem kontroli zostały objęte te zagadnienia, które wykazują największe zagrożenie lub też mają negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Planowanie kontroli odbywa się w ten sposób, aby wszelkie najbardziej istotne zagadnienia zostały objęte działaniami kontrolnymi w pierwszym okresie a następne – już tylko w miarę możliwości osobowych Urzędu Transportu Kolejowego.

Jak powiedziałem na początku, wyciągnęliśmy wnioski z raportu Najwyższej Izby Kontroli, pierwsza kontrola związana z ratownictwem technicznym na kolei odbyła się na początku stycznia 2013 roku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Odnosząc się do raportu Najwyższej Izby Kontroli – stanowisko resortu zostało przedstawione pisemnie. Podniosę tylko w swej wypowiedzi kilka najistotniejszych kwestii dotyczących inwestycji.

Sprawa pierwsza – raport Najwyższej Izby Kontroli mówi o długim procesie opracowania „Wieloletniego programu inwestycji kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015". Trzeba jednak brać pod uwagę, że ten dokument jako pierwszy tej rangi, zawiera pełen wykaz inwestycji ze wskazaniem źródeł finansowania i z rozpisaniem ich realizacji w poszczególnych latach. Biorąc pod uwagę choćby ten fakt, proszę sobie wyobrazić, że uzgodnienie takiego dokumentu pomiędzy resortami, jednak musiało

trwać. Raczej traktujemy jako sukces, że dokument tej rangi wreszcie mamy i na jego podstawie możemy wydatkować. Wcześniej takich dokumentów nie było.

Kolejna sprawa – proporcje finansowania inwestycji drogowych i inwestycji kolejowych. Oczywiście, dostrzegamy, że dotychczas przechył był bardzo widoczny w stronę dróg, ale też działania podjęte jeszcze w tej perspektywie finansowej, a więc w latach 2007-2013, mają na celu jak najpełniejsze wykorzystanie środków właśnie na koleje, bez przesuwania środków na drogi. Stąd wzięły się wspomniane już przeze mnie wcześniej inwestycje rewitalizacyjne czy inwestycje na przejazdach kolejowych poprawiające jednocześnie bezpieczeństwo, czy wreszcie inwestowanie w rozjazdy, w tabor kolejowy. Jeśli chodzi o proporcje wydatkowania środków unijnych, to w perspektywie finansowej 2014-2020 będziemy już bardzo blisko uzyskania relacji 60 do 40%.

Zwracam też uwagę, że proces podpisywania umów o dofinansowanie zadań inwestycyjnych uległ radykalnemu przyspieszeniu. Stało się tak głównie dzięki usprawnieniu pracy Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Praktycznie rzecz biorąc, Centrum dzisiaj a dwa lata temu, to jest różnica jak między niebem a ziemią, na to też zwracam państwa uwagę. Centrum pracuje dzisiaj zdecydowanie lepiej.

Odniosę się krótko do ratownictwa technicznego i do wypowiedzi związanych z raportem Najwyższej Izby Kontroli. Zostałem wywołany do tablicy w związku z decyzją w sprawie pasów przeciwpożarowych. Zarzucono mi wręcz pieniactwo. Chciałbym tylko zwrócić uwagę na jeden aspekt. Jeżeli mówimy o równoprawnym traktowaniu sektora drogowego i kolejowego, to bądźmy konsekwentni. Wspomniane w raporcie NIK regulacje nie nakazują zarządcy drogi pokrywania kosztów utrzymywania pasów przeciwpożarowych. Natomiast w przypadku zarządcy infrastruktury kolejowej – mówiąc tak czy inaczej – biednemu zawsze wiatr w oczy. Zwracam na to uwagę dlatego, że mogło powstać wrażenie, że Polskie Linie Kolejowe popełniają grzech zaniechania. Przy bardzo skromnych środkach jakimi dysponuje ta spółka, musi zapewnić przede wszystkim możliwość prowadzenia ruchu.

Wspomniano też nasze pismo wystosowane do zarządu Polskich Linii Kolejowych. Jego treść nie może być traktowana jako akceptacja jakichkolwiek czynności wykonywanych przez spółkę. Żadne przepisy nie przewidują obowiązku wydawania przez ministra wiążących interpretacji przepisów powszechnie obowiązującego prawa. W związku z tym nasze pismo miało charakter niewiążącej opinii, która nie może być podstawą rozstrzygania jakichkolwiek sporów. To tak tylko w uzupełnieniu poprzedniej wypowiedzi. Dziękuję państwu za uwagę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Powiem tylko jedno zdanie. Od jakiegoś czasu na temat bezpieczeństwa na polskich kolejach nie tylko dużo się mówi, ale też dużo się robi. Generalnie sytuacja ta jest efektem działań różnych środowisk, stąd też wzięły się raporty Najwyższej Izby Kontroli. Dobrze, że również NIK tym się zajmuje wskazując we wnioskach pokontrolnych te odcinki działań na rzecz bezpieczeństwa, które należy jeszcze poprawiać. Dziękuję za wszystkie głosy pań i panów posłów, jak również przedstawiciela strony społecznej, pana prezydenta Leszka Miętka. Mam nadzieję, że temat bezpieczeństwa na kolei nie zginie w planach pracy naszej Komisji, bo jest istotny i ważny.

Ostatni głos, proszę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Mam głos uzupełniający. Byłem bardzo ciekaw odpowiedzi pana ministra na pytanie, które zadał pan prezydent Miętek. Może nie dosłyszałem, ale chyba nie padła odpowiedź na pytanie czy refleksje przekazane przez pana prezydenta. A jednak pan prezydent jest obecny na posiedzeniu Komisji, poświęcił swój czas. Myślę, że można było chociaż w dwóch zdaniach pokusić się o odpowiedź na jego pytania, a przy okazji byśmy się więcej dowiedzieli na ten temat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan prezydent ma niedosyt?

Prezydent ZZMK Leszek Miętek:

Szanowni państwo. To nie jest kwestia niedosytu. Sygnalizuję bardzo poważny problem, z którym nigdzie nie można się przebić. Wysoka Izba ma prawo wiedzieć o gigantycznym zagrożeniu przyszłości przewoźników kolejowych w Polsce wynikającym ze stanu infrastruktury. Podróżny dzisiaj już nie wie, o której ma przyjść na pociąg. Spółka Intercity przez pół roku dostała dziesięć tysięcy zamknięciowych rozkładów jazdy. Często bywa, że kierownik pociągu ma inny rozkład jazdy, inny rozkład ma dyżurny ruchu a jeszcze inny – maszynista. Jak w tym wszystkim ma się odnaleźć podróżny? To są bardzo negatywne efekty dla narodowego przewoźnika, jak również dla innego przewoźnika obsługującego ruch pasażerski, jakim jest spółka Przewozy Regionalne.

Sygnalizuję również poważne, negatywne skutki dla uruchomionego procesu wchodzenia na giełdę spółki PKP Cargo. Spółka ma tym większą wartość, im większa jest w perspektywie stabilizacja stawek dostępu do infrastruktury, co stwarza możliwości optymalnego wykorzystania jej potencjału.

Rozumiem zarząd spółki PKP Polskie Linie Kolejowe – spółka musi wykorzystać środki na modernizację i remonty sieci kolejowej. Tylko pytanie, dlaczego z powodu przedłużających się procesów modernizacyjnych i remontów mają cierpieć przewoźnicy? Wprowadzenie zamknięciowych rozkładów jazdy powodujących ograniczenia w ruchu pociągów, wydawane jest bez żadnych sankcji dla spółki Polskie Linie Kolejowe a ze szkodą dla przewoźników.

Chciałem państwu tylko zasygnalizować ten problem, który pan minister pewnie dobrze zna, bo przecież wiele razy z nim rozmawiałem. Chciałem, żeby Wysoka Izba również o tym wiedziała. Nie wiem czy spowoduje to jakiekolwiek procedowanie tego tematu przez Komisję Infrastruktury. Ale temat jest niezwykle istotny dla przyszłości polskiej kolei.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Mam trochę inną propozycję. Godzina, pora i czas posiedzenia Komisji powinny nas skłaniać raczej do tego, aby kończyć dzisiejsze posiedzenie a nie go rozwijać. Patrzę na panią poseł Pierzchałę i innych członków Komisji – uważam, że należy się głęboko zainteresować sytuacją spółki Polskie Linie Kolejowe i tym, co się dzieje w związku z prowadzonymi procesami modernizacji i remontów linii kolejowych, a także wpływem na funkcjonowanie spółek Intercity, Przewozy Regionalne i innych przewoźników. Do tego też służy stała podkomisja do spraw transportu kolejowego, która działa w ramach Komisji Infrastruktury.

Trzeba będzie zrobić posiedzenie, na którym ten temat zostanie rozwinięty i bardziej szczegółowo rozpoznany, również przez posłów. Taką bym składał propozycję. Skoro pan prezydent Miętek rozmawiał o tym z panem ministrem, to chyba nie ma sensu, aby teraz w kilku zdaniach udzielać mu odpowiedzi. Chodzi o to, aby temu tematowi poświęcić trochę więcej uwagi i nad nim się pochylić.

Dziękuję bardzo. Na tym kończymy posiedzenie.